



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss

# STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

## **Gesellschaftliche Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs**

---

**Gesellschaftliche Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ökologisierung des  
See- und Binnenschiffsverkehrs**  
(Initiativstellungnahme)

TEN/745

Berichterstatter: **Pierre Jean COULON**

[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

**DE**

Beschluss des Plenums	25/03/2021
Rechtsgrundlage	Artikel 32 Absatz 2 der Geschäftsordnung
	Initiativstellungnahme
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	02/02/2022
Verabschiedung im Plenum	23/02/2022
Plenartagung Nr.	567
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	207/1/2

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) bekräftigt die Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus seinen Stellungnahmen zu den Themen „FuelEU Maritime“<sup>1</sup> und „NAIADES III“<sup>2</sup>.
  - 1.1.1 In diesen Bereichen kann das angestrebte Ziel „letztlich nur durch eine enge Zusammenarbeit mit allen Interessenträgern und Beteiligten der maritimen Wirtschaft und ihrer Lieferketten erreicht werden“.
  - 1.1.2 Dies gilt auch für das erforderliche „Interesse an der Schaffung intermodaler Terminals“, die dazu beitragen könnten, dass „der Ausbau der Binnenschifffahrt in Städten zu einer besseren Lebensqualität beiträgt“.
- 1.2 Der EWSA sieht in der Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner von Schifffahrtswegen und Häfen zentrale Aspekte, die bei der Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs zu beachten sind.
- 1.3 Die Hafenbehörden, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und die Verkehrsakteure sollten sich deshalb zusammensetzen, um das Verhältnis von Stadt, Häfen und Verkehrsakteuren neu zu bestimmen.
- 1.4 Der grüne Wandel wird nicht ohne angemessene Schulungen der Beschäftigten auskommen.
- 1.5 Diese Empfehlungen müssen umfassend umgesetzt werden, um künftig Nutzen aus der blauen Wirtschaft zu ziehen.

## 2. Einleitung

- 2.1 Mit der am 24. Juni 2021 veröffentlichten Mitteilung der Europäischen Kommission „NAIADES III“ über die Modernisierung der Binnenschifffahrt in Europa und dem am 14. Juli 2021 veröffentlichten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe im Seeverkehr („FuelEU Maritime“) wird die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in diesen Branchen angestoßen.
- 2.2 Ziel des Aktionsplans „NAIADES III“ ist es, die Binnenschifffahrt durch 35 Maßnahmen zu stärken. Ausgangspunkt ist eine naheliegende Feststellung der für Verkehr zuständigen Kommissarin Adina Vălean: *Die Binnenschifffahrt gehört zu den Verkehrsträgern mit dem geringsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß, und die Binnenwasserstraßen können einen entscheidenden Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten.* Obwohl das

---

<sup>1</sup> Stellungnahme des EWSA zum Thema „[FuelEU Maritime](#)“ (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> Stellungnahme des EWSA zum Thema „[NAIADES III](#)“ (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

Binnenwasserstraßennetz insgesamt 41 000 Kilometer umfasst, werden bisher nur 6 % der Güter in der EU über Flüsse und Kanäle befördert.

- 2.3 Anliegen der Mitteilung ist, dass mehr Güter auf Flüssen und Kanälen in Europa transportiert werden und dass die Umstellung auf emissionsfreie Schiffe bis 2050 erleichtert wird.
- 2.4 Die Kommission schlägt deshalb vor, die Richtlinie über den intermodalen Verkehr von 1992<sup>3</sup> zu überarbeiten, das einzige Rechtsinstrument der EU, das die Umstellung des Güterkraftverkehrs auf Verkehrsträger mit weniger Emissionen (Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Schiene) direkt fördern soll, das durch die unzureichende Umsetzung in den Mitgliedstaaten jedoch kaum Wirkung entfaltet hat. Ein Hauptgrund für diese mangelhafte Umsetzung ist, dass im Mobilitätspaket von 2018 ein Konflikt zwischen dem Ziel eines fairen Wettbewerbs zwischen Unternehmen und Beschäftigten im Kraftverkehr im Binnenmarkt (durch Beschränkung der Kabotage von und zu intermodalen Terminals) und der Verlagerung vom modalen auf den intermodalen Verkehr durch Senkung der Kosten besteht.
- 2.5 Der Vorschlag für eine Verordnung über den Seeverkehr ist Teil des politischen und legislativen Pakets „Fit für 55“, mit dem die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gesenkt werden sollen. Er dient in erster Linie der Emissionsreduktion und sieht vor, dass die Schifffahrtsunternehmen über den eingesetzten Schiffstyp und die verwendeten Kraftstoffe Bericht erstatten müssen. Er bringt deshalb kaum Belastungen mit sich. Der Grund dafür ist, dass der Seeverkehr nach Angaben der Europäischen Kommission allgemein nur 10 % der verkehrsbedingten Emissionen in der EU verursacht.
- 2.6 Der EWSA kann die von der Europäischen Kommission verfolgte Politik der Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs nur unterstützen.
- 2.7 Dies hat er in seinen kürzlich verabschiedeten Stellungnahmen zu den Themen „FuelEU Maritime“<sup>4</sup> und „NAIADES III“<sup>5</sup> betont. Außerdem möchte der EWSA die Gelegenheit zu einigen Überlegungen über die gesellschaftlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs nutzen und die Aufmerksamkeit der Zivilgesellschaft auf die Tatsache lenken, dass die Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs auch eine maritime Raumplanung voraussetzt, damit der Verkehr vor dem Hintergrund der blauen Wirtschaft an den Klimawandel angepasst werden kann<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten, [ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38](#).

<sup>4</sup> Stellungnahme des EWSA zum Thema „[FuelEU Maritime](#)“ (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>5</sup> Stellungnahme des EWSA zum Thema „[NAIADES III](#)“ (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>6</sup> Stellungnahme des EWSA zu dem „Neuen Ansatz für eine nachhaltige blaue Wirtschaft in der EU“, Berichterstatter Simo Tiainen, [ABl. C 517 vom 22.12.2021, S. 108](#), und Stellungnahme des EWSA zum Thema „Innovation in der blauen Wirtschaft“, Berichterstatter: Séamus Boland, [ABl. C 12 vom 15.1.2015, S. 93](#).

### 3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Die Initiativstellungnahme gliedert sich in zwei Abschnitte, in denen es jeweils um unterschiedliche Themen geht: erstens um das Wesen der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen und zweitens um soziale Fragen, die die Beschäftigten im See- und Binnenschiffsverkehr betreffen. Der EWSA betont, dass die Schifffahrt ein branchenspezifischer Markt ist, der vom lokalen Fährverkehr auf Flüssen und über kurze Seeverkehrswege, mit dem Städte und Inselgruppen bedient werden, bis hin zu Langstreckenverbindungen mit Fähren, Massengutfrachtern, Containerschiffen sowie Kreuzfahrtschiffen reicht.

In dieser Stellungnahme soll es nicht um alle diese Aspekte gehen, sondern es soll die gesellschaftliche Dimension im Zusammenhang mit dem Nah- und Regionalverkehr untersucht werden.

- 3.2 Die Ökologisierung des Binnenschiffs- und des Seeverkehrs erfordert einen integrierten Ansatz, da die künftige Verkehrsinfrastruktur auch den gesundheitlichen Belangen der Anwohner und der Arbeitnehmer in den jeweiligen Gebieten Rechnung tragen muss.
- 3.3 Für diese Initiativstellungnahme zu den gesellschaftlichen Herausforderungen der Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs erscheint es dem EWSA wichtig, dass die Kommission über verlässliche Untersuchungen über die gesundheitlichen Auswirkungen des Betriebs von Fluss- und Seehäfen verfügt. Diese Untersuchungen sollten eine Analyse von groß angelegten Umweltmanagementsystemen sowie Empfehlungen für den Betrieb von Binnen- und Seehäfen unter Berücksichtigung gesundheitlicher Aspekte enthalten.
- 3.4 Die Seekabotage ist, insbesondere für Inselgebiete, von großer Bedeutung für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt. Sie kommt einer Politik entgegen, die auf die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes abzielt, verringert die Umweltauswirkungen und entspricht dem Grundsatz der Multimodalität.
- 3.5 Die Verbesserung der Luftqualität in den Häfen und deren Folgen für die Gesundheit der Anwohner sind ein heikles Thema. Der Ausbau der landseitigen Stromversorgung in Binnen- und Seehäfen, wie es der Hafen von Rotterdam vormacht, damit Schiffe jedweder Größe ihre Motoren am Liegeplatz abschalten können, ist aus Sicht des EWSA sinnvoll, da dies zum Schutz der Gesundheit der Anwohner und der Arbeitnehmer beiträgt. Dies gilt auch für Kreuzfahrtschiffe, die in Häfen oft an zentraler Stelle anlegen.
- 3.6 Die durch den Seehafenbetrieb verursachte Lärmbelastung darf nicht außer Acht gelassen werden, da es dabei zum einen um die Lebensqualität der Anwohner und zum anderen um die Gesundheit der Arbeitnehmer geht. Das Gleiche gilt für die Anwohner im Hinterland entlang von Binnenwasserstraßen. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs geht mit der sozioökonomischen Entwicklung des Hinterlands einher, doch darf diese Entwicklung nicht zu Lasten der Lebensqualität der dort lebenden Bevölkerung gehen, auch wenn der Binnenschiffsverkehr weniger Belastungen mit sich bringt als der Straßenverkehr.

- 3.7 Die Ökologisierung des Binnenschiffs- und des Seeverkehrs kann nur gelingen, wenn auch Fragen im Zusammenhang mit der Ausbildung der Beschäftigten, den Beschäftigungsperspektiven und der Ungleichbehandlung von Männern und Frauen in diesen Branchen angegangen werden und die gesellschaftlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit den tiefgreifenden Veränderungen infolge der Digitalisierung und Automatisierung der Berufe nicht außer Acht gelassen werden.
- 3.8 Die Erneuerung der Flotte ist unerlässlich, um die Abhängigkeit der Binnenschifffahrt von fossilen Brennstoffen zu verringern. Diese Branche besteht nämlich mehrheitlich aus Partikulieren und KMU, die gegenwärtig mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben (Umsatzeinbußen von rund 2,7 Milliarden Euro, Rückgang der Personenbeförderung um mindestens 70 %). Die soziale Akzeptanz der notwendigen Flottenerneuerung setzt folglich die Mitwirkung der Partikuliere voraus, die sich nur erreichen lässt, wenn man durch langfristige Investitionen und eine langfristige finanzielle Unterstützung ihr Vertrauen gewinnt.
- 3.9 Die Umstellung auf einen quasi CO<sub>2</sub>-freien Binnenschiffsverkehr erfordert deshalb nicht nur die finanzielle Unterstützung der vorhandenen Partikuliere, sondern auch verstärkte Bemühungen um die Ausbildung der derzeitigen und künftigen Besatzungen. Der Erfolg der Ökologisierung des Binnenschiffs- und Seeverkehrs hängt auch von der Fähigkeit der Branche ab, die Veränderungen in der Arbeitswelt und bei den Qualifikationen zu meistern.

#### 4. **Besondere Bemerkungen**

##### **Häfen**

- 4.1 Im Bereich des Seeverkehrs bedeutet eine Politik der Ökologisierung, dass das Verhältnis zwischen Stadt und Hafen neu gedacht werden muss. Die Gestaltung der Häfen auf der Grundlage einer vollständig auf Erdöl beruhenden Wirtschaft und der globale Siegeszug der Container in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben dazu geführt, dass die Häfen die Städte verlassen haben, weil es nicht mehr genug Platz gab, und dass Industrie- und Hafengebiete an der Peripherie entstanden sind. Ein großes Hafen- oder Stadtentwicklungsprojekt erfordert jedoch eine nahezu einhellige Akzeptanz, weshalb häufig ein ganzer Komplex von Aspekten berücksichtigt und sowohl öffentliche als auch private Interessen in Einklang gebracht werden müssen. Solche Forderungen von Bürgern und Gesellschaft sind in der jahrtausendealten Beziehung von Stadt und Hafen recht neu.
- 4.2 Die Hafenbehörde und die Kommunen können an einem Strang ziehen oder auf Konfrontation gehen, wenn es um gesellschaftliche und umweltbezogene Fragen geht, die künftig nicht mehr ignoriert werden können.<sup>7</sup> In Hafenstädten, in denen Schiffe mit Anwohnern, Unternehmen, Geschäften und touristischen Aktivitäten koexistieren, werden Umweltqualität und Belästigungsquellen zu Faktoren, die die Anwohner aktiv werden lassen. Beispielsweise ist die

---

<sup>7</sup> Daudet, B. und Alix, Y.: „Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux“, *Organisations et Territoires*, 2012.

Luftverschmutzung ein tägliches Problem für die Anwohner zahlreicher europäischer Häfen, weil die Schiffe ihre Motoren Tag und Nacht laufen lassen.

- 4.3 Fracht- und Fahrgastschiffe sowie die Fähren zahlreicher Linien emittieren Gas und Feinstaub. Auch der Motorenlärm ist eine unerträgliche Belästigung, da es sich um ein ständiges Geräusch handelt, das in der Nacht weithin zu hören ist.
- 4.4 Das Problem rührt daher, dass nur ein Teil der Liegeplätze in den Häfen mit einem Landstromanschluss ausgerüstet ist. Einige Schiffe müssen deshalb auf ihre eigenen Stromgeneratoren zurückgreifen.
- 4.5 Die Verbesserung der Luftqualität in den Häfen und deren Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner sind ein wichtiges Thema. Die Forderungen der Gesellschaft, insbesondere in den sozialen Medien, nach Maßnahmen zur Prävention und zur Verbesserung der Luftqualität in der Umgebung von Häfen werden immer lauter.
- 4.6 Dasselbe gilt für die Lärmbelästigung durch den Hafenbetrieb. Nach Ansicht des EWSA muss die Ökologisierung des See- und Binnenschiffsverkehrs mit einer Bestandsaufnahme und Analyse der Umweltauswirkungen von Häfen, insbesondere in den Schnittstellenzonen zwischen Stadt und Hafen, einhergehen. Dies sollte ein erster Schritt vor der Annahme von Maßnahmen sein und ein intelligentes Umweltmanagement der Schnittstelle Stadt/Hafen ermöglichen, zu dem die Entwicklung der Binnenhäfen beitragen könnte.
- 4.7 Die Ökologisierung des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt erfordert eine vorherige Prüfung der Ausbreitung von Schiffsemissionen, selbst wenn es CO<sub>2</sub>-arme Emissionen sind, des topografischen Profils des Hafengebiets, der Verteilung der Bevölkerung in den Hafeneinzugsgebieten, des Vorhandenseins meteorologischer Stationen, da das Wetter die Verteilung oder Stagnation von Gasen in der Luft beeinflusst, und von Messgeräten, die die Verschmutzung und die Lärmbelästigung messen.

#### **Arbeitnehmer im Seeverkehr**

- 4.8 Auch eine weitere wichtige gesellschaftliche Herausforderung darf nicht unberücksichtigt bleiben: die Beschäftigung und die Ausbildung der Seeleute in neuen Berufen. Trotz des Mangels an verfügbaren, exakten und vergleichbaren Daten zu Seeleuten herrscht allgemein Einigkeit darüber, dass es in der Schifffahrt an Fachkräften mangelt und dass es schwierig ist, Stellen zu besetzen und Seeleute zu halten.
- 4.9 Die mangelnde Attraktivität dieser Berufssparten ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Seeschifffahrt nicht mehr als Möglichkeit wahrgenommen wird, die Welt zu sehen, da das Reisen billiger und leichter geworden ist. Laut einer unabhängigen, im Auftrag der Europäischen Kommission erstellten Studie gilt die Arbeit in der Branche als unvereinbar mit einem als normal zu bezeichnenden Sozial- und Familienleben und hat schlechte

Arbeitsbedingungen und Karriereaussichten zu bieten, und das trotz des Seearbeitsübereinkommens (MLC) von 2006, in dem Mindestanforderungen für die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten der Welthandelsflotte festgelegt sind.<sup>8</sup>

- 4.10 Einige Aussagen in einem Bericht des Verbands der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft deuten jedoch auch darauf hin, dass die Seeschifffahrt in einigen gesellschaftlichen Schichten als prestigeträchtig und achtbar angesehen wird, insbesondere dank öffentlicher Informationskampagnen über die Branche, Stipendien usw.

#### **Anteil weiblicher Beschäftigter im Verkehrssektor**

- 4.11 Frauen sind im Seeverkehr nach wie vor unterrepräsentiert, ihre Zahl ist relativ niedrig, und es gibt kaum Anzeichen, dass sich dies im Laufe der Zeit verbessern würde. Abgesehen von einigen skandinavischen Ländern und den Niederlanden haben Frauen hier geringere Qualifikationen erfordernde und schlechter bezahlte Arbeitsplätze als Männer.
- 4.12 Der EWSA ist in der europäischen Plattform vertreten, die sich für die Integration und Förderung von Frauen in Verkehrsberufen allgemein, darunter auch im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt, einsetzt. Aus einer Online-Umfrage der Europäischen Transportarbeiter-Föderation, die zwischen dem 7. Oktober und dem 29. November 2019 durchgeführt wurde, geht hervor, dass nur 22 % der Beschäftigten im Verkehrssektor (alle Bereiche zusammengenommen) Frauen sind.<sup>9</sup> Die Studie hat auch ergeben, dass die Ungleichheit der Geschlechter und geschlechtsbezogene Stereotypen nach wie vor für zahlreiche Hindernisse in der Branche sorgen. Der Seeverkehr ist seit jeher männlich dominiert, und der EWSA hält es für nötig, dies zu ändern und die gesellschaftlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Stellung von Frauen in der Branche anzugehen.
- 4.13 Die Ökologisierung des Seeverkehrs könnte Gelegenheit dazu bieten. Der EWSA ist der Auffassung, dass der technische Fortschritt infolge der Ökologisierung insofern zu einer dynamischen Beschäftigungsentwicklung und einer anderen Wahrnehmung des Seeverkehrs führen dürfte, als sich die traditionellen Arbeitsplätze auf See zu Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung an Land weiterentwickeln werden, die zunehmend mit Frauen besetzt werden können.
- 4.14 Gut ausgebildete Seeleute sind wichtig für eine ebenso sichere wie umweltfreundliche Schifffahrt. Die Tragfähigkeit dieser dynamischen Branche hängt davon ab, ob auch künftig ausreichend gute Arbeitnehmer gewonnen und erfahrene Seeleute gehalten werden können, einschließlich Frauen und weitere unterrepräsentierte Gruppen.

---

<sup>8</sup> Coffey, Consultores em Transportes Inovacão e Sistemas, Oxford Research und World Maritime University: *Study on social aspects within the maritime transport sector*. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2020.

<sup>9</sup> <https://www.etf-europe.org/make-transport-fit-for-women-to-work-in-etf-sounds-alarm-over-industrys-growing-gender-divide/>.



4.15 Der EWSA ist der Auffassung, dass alle Interessenträger einschließlich der Sozialpartner einbezogen werden müssen, um sinnvolle und tragfähige Lösungen für die Ökologisierung des Seetransports zu finden.<sup>10</sup>

## **Seeleute**

4.16 Allerdings könnte die Automatisierung der Schiffe zur Verkleinerung der Besatzungen und des schiffsführenden Personals führen, was eine sinkende Nachfrage nach Seeleuten und gleichzeitig eine höhere Arbeitsbelastung und mehr Verantwortung für die derzeit Beschäftigten mit sich bringen wird. Die Aussicht auf Arbeitslosigkeit oder Umschulung dürfte wohl kaum auf Akzeptanz in der Gesellschaft stoßen.

4.17 Darüber hinaus können Digitalisierung und Automatisierung die Arbeitsbedingungen des hochqualifizierten und in IT und Elektrotechnik geschulten nautisch-technischen Personals verbessern. Sie können auch den Verwaltungsaufwand verringern, der häufig als Belastung für die Besatzungen genannt wird, und zur Entwicklung quasi-autonomer Betriebssysteme führen, was sich auf die Arbeitszeiten und die Attraktivität der Seefahrt auswirkt.

4.18 Die Digitalisierung und Automatisierung, die mit der Ökologisierung des Seeverkehrs einhergehen, werden die Branche tiefgreifend verändern. Dies wird sich allerdings nicht auf kurze Sicht realisieren lassen, zumal die Reeder noch nicht wirklich darauf eingestellt sind. Vielmehr werden die neuen Technologien den vorhandenen Schiffen implantiert. Auch die Kosten der Flottenerneuerung sind eine Ursache für dieses zögerliche Herangehen.

4.19 Es muss auch bedacht werden, dass sich der neu entstehende Qualifikationsbedarf negativ auf die Beschäftigung auswirken könnte, wenn manche Seeleute außer Acht gelassen oder die Seeleute von morgen nicht angemessen ausgebildet werden. Dies ist eine große Herausforderung für nautische Ausbildungseinrichtungen, die nur von denen bewältigt werden wird, die eng mit der Schifffahrtsbranche zusammenarbeiten, um sich auf deren Erfordernisse einzustellen.

4.20 Darüber hinaus ist die ständige Weiterbildung von Seeleuten unerlässlich, um ihre Kompetenzen auf dem neuesten Stand zu halten und den Übergang von Arbeitsplätzen auf See zu Arbeitsplätzen an Land zu erleichtern, womit die Ökologisierung des Seeverkehrs wahrscheinlich einhergehen wird. Dies ist unerlässlich, damit positive Auswirkungen auf die Gesellschaft insgesamt erzielt werden.

4.21 Besser geschultes Personal bedeutet allerdings auch höhere Arbeitskosten, die Gefahr von Sozialdumping zulasten geringer qualifizierter Arbeitnehmer und unlauteren Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt, was wiederum heißt, dass die Arbeitsplätze europäischer Seeleute geschützt werden müssen. Die Studie „Seafarers and digital disruption“ von 2018 ist in dieser Hinsicht

---

<sup>10</sup> <https://www.ecsa.eu/index.php/ctf-ecsa-declaration-enhanced-participation-women-european-shipping>.

aufschlussreich.<sup>11</sup> Angesichts ihrer offenbar rückläufigen Zahl und ihres zunehmenden Alters stellt sich aber die Frage, ob sie im Vergleich zu außereuropäischen Seeleuten überhaupt wettbewerbsfähig sind. Dies ist ein Thema für sich, doch sollte es in dieser Initiativstellungnahme zumindest angeschnitten werden.

- 4.22 Die Sozialpartner spielen deshalb eine entscheidende Rolle bei der Wahrung oder gar Anhebung der Arbeitsstandards im Seeverkehr. Wenn es an Kommunikation, Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den verschiedenen für die Überwachung der Arbeitsbedingungen zuständigen Behörden mangelt, können sich Tarifverhandlungen jedoch als schwierig erweisen, weil an Bord jeweils unterschiedliche arbeitsrechtliche Regelungen anzuwenden sind und sich eine weitere Komplikation durch die Anwendung des Arbeitsrechts in Grenzgebieten ergibt.

### **Binnenschifffahrt**

- 4.23 Einige dieser Erwägungen in Bezug auf die Beschäftigten im Seeverkehr lassen sich teils auf den Binnenschiffsverkehr übertragen, wobei der Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt allerdings aufgrund eines Zusammenspiels sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Faktoren überwiegend aus unabhängigen Betreibern zunehmend höheren Alters besteht.<sup>12</sup> Allerdings betrifft die Überalterung auch die Arbeitnehmer, da junge Menschen eine Arbeit an Land bevorzugen, mit regelmäßigen Arbeitszeiten und der Möglichkeit, die Wochenenden zu Hause zu verbringen. Dieser Faktor ist beispielsweise in Westeuropa von großer Bedeutung, wo rund 80 % der Unternehmen in der Binnengüterschifffahrt unabhängige Partikuliere mit unregelmäßigen Arbeitszeiten sind. Dies führt zu einem Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt, sowohl in der Binnenpassagierschifffahrt als auch in der Binnengüterschifffahrt, der insbesondere bei qualifiziertem Personal auf Führungsebene und qualifizierten Schiffsführern im Flüssiggütersegment zu beobachten ist.
- 4.24 Der EWSA stellt fest, dass der Arbeitskräftemangel auch auf technische Faktoren zurückzuführen ist. Da die Arbeit der Crewmitglieder technisch immer anspruchsvoller wird, suchen Binnenschiffsunternehmen spezialisierte Profile, doch diese sind schwer zu finden.
- 4.25 Um die Attraktivität der Binnenschifffahrt zu erhöhen, insbesondere für die jüngere Generation, sind grundlegende Maßnahmen vor allem soziokultureller und gesellschaftlicher Natur nötig, etwa die Entwicklung von Genossenschaften, um wirtschaftliche Notwendigkeiten (Effektivität, Profitabilität, hohe Arbeitsbelastung) besser auf soziale, kulturelle und gesellschaftliche Aspekte (Privat- und Sozialleben, Familie usw.) der Binnenschifffahrtsbeschäftigten auszurichten

---

<sup>11</sup> <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>.

<sup>12</sup> „Der Arbeitsmarkt im europäischen Binnenschifffahrtssektor“. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Februar 2021.

4.26 Abschließend weist der EWSA darauf hin, dass sich die bereits jetzt spürbaren Auswirkungen der COVID-19-Krise in den kommenden Jahren deutlich zeigen werden, zumal sich der Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt aufgrund der Ökologisierung des Sektors noch weiter verändern wird.

Brüssel, den 23. Februar 2022

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

---